

SÄRTRYCK UR VI BILÄGARE NR 13 2019

Vi Bilägare

SVERIGES STÖRSTA BILTIDNING

NR 13 ■ 8 OKTOBER ■ 2019 ■ 59 KRONOR ■ 69 NOK

WWW.VIBILAGARE.SE

TEST

SUVAR FÖR SJU

● Hyundai Santa Fe ● Seat Tarraco ● Skoda Kodiac



TEST**Hyundai
Santa Fe****Seat
Tarraco****Skoda
Kodiaq**

TRE FÖR SJU



Rådande trend håller på att förpassa den sjusitsiga minibussen till historien. I dess ställe kommer sju-sitsiga suvar. Hur står sig klassens färskingar Hyundai Santa Fe och Seat Tarraco mot klassledande Skoda Kodiaq?

TEXT: ANDERS HELGESSON FOTO: ØYVIND LUND



Särtryck ur Vi Bilägare nr 13 2019



1



2



3



4



5

1. Stenskottskänsligt placerade strålkastare på Santa Fe. Det övre strålkastarelementet rymmer bara DRL-ljuset. 2. När passagerarna på andra raden breder ut sig blir färdan på tredje raden inte munter. 3. Det gick inte att tryckluftsbåsa ut fukten från Tarracos reflexramp, vi misstänker att den är så tät att temperaturväxlingar gör att det bildas kondens. 4. Lite plock och trix så försvinner insynsgardinen under lastgolvet på samtliga testobjekt. Seat (bild) har vändbart lastgolv. 5. Skoda älgar igenom undanmanöverprovet. På bilden går det i cirka 72 km/tim. Högre hastighet och Kodiaq understyr ur banan.

Skolstart, fotbollskupper med knattarna, tonår- ingens regionmästerskap i E-sport, svampplockning med grabbarna och Åreres för tjejjägar. Hösten är en aktivitetstid på året, att ha en transportlösning som kan lösa knutarna i familjens logistiska kamp är A och O för ett fungerande livspussel. För något decennium sedan hade en sjusitsig familjebuss i stil med Opel Zafira, Renault Scenic, Mazda 5 med flera varit ett självskrivet val, år 2019 står en livsstilsbekräftande sjusitsig suv betydligt högre i kurs.

MAN MÅSTE NÄRMA sig Hyundai Santa Fe med viss vördnad. När första generationen lanserades 2001 blev den omåttligt populär, det finns fog för att kalla den Sveriges första folksuv. I dag är modellen inne på sin fjärde levnadscykel. Redo för test står dieseldrivna Santa Fe 2,2 CRDi i det sjusitsiga topputrustade utförandet "Premium". Kostnad 464 800 kronor. Mycket pengar men det kunde varit värre. När modellen presenterades hösten 2018 talade den svenska importören om priser en bit över 500 000 kronor. 2019 års instegsversion kostar någon hundralapp

under 350 000 kronor.

Seat Tarraco är det spanska märkets största suv. Bilen tillverkas på samma tyska produktionslina som koncerntvilling VW Tiguan Allspace. Att Seat spelar något av koncernens tredjefiol syns på prislappen. Basversionen av Tarraco börjar på 264 900 kronor, över 100 000 kronor mindre än för instegsversionen av Tiguan Allspace. Vi testar Tarraco med dieselmotor. För Tarraco Xcellence 2,0 TDI 190 DSG 7 4Drive med sju sittplatser får man ge 385 300 kronor.

Skoda Kodiaq delar tekniska komponenter med Tarraco/Tiguan men produceras på en egen lina i Tjeckien. Kodiaq lämnar nybilshallen från 318 900 kronor. För den testade sjusitsiga versionen i Sportline-utförande med bensinmotorn 2,0 TSI 190 börjar priserna på 366 700 kronor.

NÄR MAN balanserar familjens minsting på armen samtidigt som ett äldre syskon ska hjälpas in på tredje sätetsraden är en smidig fällning av mitttradssoffa viktig. Hyundai har tänkt till. Likt konkurrenterna är soffan delad i 60/40-proportion, men den högra sidan är dedikerad för instigning och har gjorts

»I Seat och Skoda kräver manövern tvåhandsgrepp eller armstyrka i klass med Hulken.«

fjäderbelastad. Ett knapptryck och soffan fälls fram. I Seat och Skoda kräver manövern tvåhandsgrepp eller armstyrka i klass med Hulken. Seat saknar bältesvakt, en klämma som håller mitttrads säkerhetsbälte på plats när man stiger in. Nu riskerar bältet att fungera som snubbeltråd.

Skoda har ett högtalarsystem som gör det möjligt att prata i normal samtalston även med dem som har haft oturen att hamna på tredje raden. "Oturen" därför att de två platserna ska ses som rena nödsäten. Till och med en provsittande 11-åring knorrade över sittställningen. Minst tortyrliknande tredjegradsupplevelse ger Hyundai. Bland annat har man kostat på separat klimatkontroll.

Mittenraderna har mycket generösa ben- och fotutrym-

men. Fin bredd, avsaknad av utrymmeskrävande kardantunnel och bättre benvinkel gör att testlaget föredrar Santa Fe före Kodiaq och Tarraco.

När man inte fraktar sju kan baksätesspassagerarnas stolar vikas ned och då bildas mer eller mindre platta golv och lastutrymmen i klass med mindre skåpbilar. Skoda är väldisponerad och lättlastad. Seat är i mångt och mycket likvärdig men testbilens glastak stjälar en förarglig läskback när vi provlastar. 45 mot Skodas 46. Hyundai överglänser konkurrenterna

med 49 backar men saknar vettiga lastsurringsöglor och är inte förberedd för lastnät mellan bagageutrymme och kupé. Onödiga missar.

LJUDMÄTARE OCH öra är överens om att Seat har vissa

346

bilköpare har under 2019 valt att köpa sjusitsiga familjebussen Seat Alhambra, 661 valde Tarraco.

I en värld där designidealet föreskriver glitter och prål är Tarraco och Kodiah klädsamt återhållsamma.





› bekymmer med däckbuller på grov asfalt, Skoda hanterar underlaget betydligt bättre. I låga hastigheter ger bensinmotorns mjukare och tystare gång Skoda ytterligare övertag.

Hyundais dieselmotor går mjukt och sofistikerat. Under kraftigare gaspådrag kommer det ett nästan sexylindrigt hummande från motorn. Isolerglasrutor håller vindbruset i schack men däckljudet är ständigt närvarande, dock utan att bli påträngande.

Till avdelningen komfort hör i högsta grad körställning och stolens utformning. Jämfört med plattformskusin Tiguan är körpositionen i Seat och Skoda mer personbilslik. Man sitter mer "i" än "på" bilen. Seatstolen justeras manuellt och går inte att vinkla i framkant. För denna funktion behövs elstolar (tillval).

Den sportstol som kommer med Skodas Sportline-paket ger utmärkt stöd åt kroppen men två förare menade att ryggdynan trots eljusterbart svankstöd och den kraftiga skålningen kändes svårdefinierat tunn. Hyundai är ensam om elektriskt justerbart lårstöd och ventilerade säten.

JÄMFÖRT MED tidigare generation Santa Fe har man höjt kvalitetskänslan. Instrumentpanelen är klädd i ett mjukt läderliknande material. Det känns och ser mer påkostat ut än konkurrenternas dystersvarsta plastpaneler. Men visst, precis som Seat och Skoda blandar Hyundai vadderad och hård plast lite om vartannat.

Några riktiga ergonomiska missar ser vi inte i någon bil. Hyundai ska ha en eloge för att knapparna i förarmiljön är väl tilltagna. Risken för feltryckningar är liten. Instrumentbelysningen justeras – till skillnad från konkurrenterna – med ett lättåtkomligt vred. Den tydliga vindrutedisplaysensorn ljusintensitet

justeras separat.

Måttbandet säger att det bara skiljer några få centimeter mellan bilarna men bakom raten ger Santa Fe intrycket av att vara ett hack större. Eller som testförare Christian skrev i protokoll: "Seat känns som om den kommer från Golfklassen medan Santa Fe skulle kunna kvala mot XC60".

I Skoda finns märkestypiska klurigheter som paraplyer i främrdörrarna, isskrapa i tanklocket, infällbara uppslagsskydd på dörrarna, ficklampan i bagageutrymmet och förvaringslådan under passagerarstolen. Seat har inte fått åka kreativsnålskjuts på de tjockskinnade fiffigheterna.

TESTTRION RULLAR längs västmanländska grusvägar. Sensommarsolen strilar genom den daggvåta skogen, öppna panoramatakt leder in naturens dofter. Det är så där idylliskt att ingen skulle bli överraskad om en inkännande Ernst Kirchsteiger skulle uppenbara sig i nästa skogsglänta.

Känsliga chaufförförhänder registrerar att Kodiaq har begåvats med en något snabbare styrväxel. 2,1 rattvarv mellan fulla rattutslag mot tidigare 2,6. Skoda och Seat känns för biltypen alert körglada på kurviga vägar. Skodas i sammanhanget högvarviga bensinmotor gör att vi utser Kodiaq till testets körgladaste bil. Kan man hålla högerfoten i schack behöver förbrukningen inte skena. Under testet hade vi en snittförbrukning på 7,8 l/100 km.

TARRACOS DRIVLINA behöver betänketid vid ivägkörning från noll. Från det att man ger gas kan det dröja upp mot två sekunder innan motor och växellåda fattar galoppen. Nerverande. Frihjulsfunktion till trots är Seat den törstigare av de två dieslarna. Testrundan klarades

ÄGARNÄTTER

Hyundai kom totalt på 10:e, Skoda på 11:e och Seat på 16:e plats bland 23 märken i AutoIndex 2019 där privata bilägare tycker till om sitt bilinnehav.



I bilenkäten, kvalitet/egenskaper, rankades Skoda som 12:e, Seat 17:e och Hyundai som 18:e märke.

Lojalitetsenkäten gav Skoda 11:e, Hyundai 15:e och Seat 19:e plats. Bedömningen av återförsäljarna resulterade i 7:e plats för Hyundai, 9:e för Seat och 11:e plats för Skoda. I verkstadsenkäten kom Hyundai på 4:e plats, Skoda på 9:e och Seat på 16:e plats.

Undersökningen genomfördes januari–mars 2019 och gäller årsmodellerna 2012–2018.



Stallbacken, en hemtam miljö för testtrion. Skoda tar 11 900 kronor för "Velvet Röd Metallic".

»Vi utser Kodiaq till testets körgladaste bil.«

på 6,9 l/100 km jämfört med 6,6 l/100 km för Hyundai.

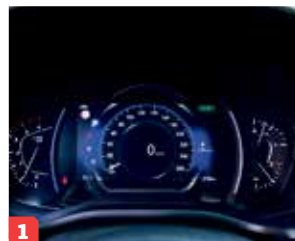
Hyundais köregenskaper har en anstrykning åt det amerikanska. Styrningen är lite vag i känslan och fjädringen går behagligt avspänt över "mjuka" ojämnheter. Vägskarvar och de stökigare tjälkotten filtreras inte lika obemärkt. Seat och Skoda har fastare men mer kontrollerade fjädringsrörelser över ett större register. Att Seats 20-tumshjul hanterar vägbulorna väl så bra som Skodas 19-tummare tillskriver vi testbilens elektroniskt kontrollerade stötdämpare. Samma typ av dämpare går att beställa även till Skoda.

BILARNA HAR SNARLIKA system för fyrhjulsdraft. En elektrisk pump reglerar ett kopp-



HYUNDAI SANTA FE 2,2 CRDI (7P)

GRUNDPRIIS:	464 800 kr
MILKOSTNAD:	59,40 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●

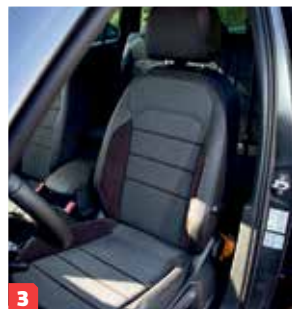
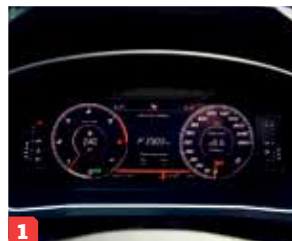


1. Digitalt möter analogt. Hastighetsmätaren och "ljuspaketen" växlar färg beroende på körsläge. Varvräknare och temperatur- och bränslemätare är analoga.
2. Hyllan framför passageraren är gummerad och håller ordning på mobiltelefon och annat småplock.
3. Bra skälning och fast stoppning. Kylda säten ingår i standardutrustningen. Förarstolen har justerbart lår- och svankstöd, det fattas passageraren. Synd.
4. 2,2-liters dieselmotor på tvären. Lättillgänglig spolarvätskepåfylling.



SEAT TARRACO 2,0 TDI 190 (7P)

GRUNDPRIIS:	385 300 kr
MILKOSTNAD:	49,78 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●

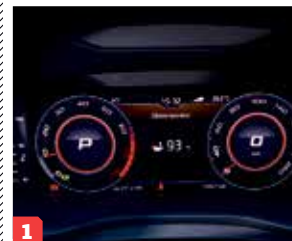


1. Mängden siffror och information kan ge det displaybaserade instrumentklustret ett lätt rörligt intryck. Det finns lugnare visningslägen.
2. Det är serverat. När det lilla och överraskande stadiga bordet inte används viks det ned mot stolsryggen.
3. Moderat skälad stol med manuellt svankstöd. Tygklädseln "Baza" har dekorbitar av alcantara. Svart läderklädsel finns som tillval.
4. Motorhuven hålls uppe med klassisk "pinne". Ett kostnadsbesparande sätt att särskilja Tarraco från koncernsläktingarna.



SKODA KODIAQ 2,0 TSI 190 (7P)

GRUNDPRIIS:	366 700 kr
MILKOSTNAD:	46,08 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●



1. Samma typ av digitala display som i Seat. Trots en uppsjö av inställningsmöjligheter går det inte att ändra instrumenteringens färgsättning.
2. Bagagerumsbelysning som dubblar som ficklampa är lika fiffigt i dag som när vi såg den första gången 2008.
3. Sportline-utförandet ger samma typ av sportstol som i Kodiaq RS. Markerad skälning utan att ge kroppen klaustrofobi.
4. Skoda stoltserar med varumärkslogotypen på motorkåpan. Notera att huvlåsets öppningsmekanism inte är den samma som i Tarraco.



HYUNDAI

Instrumentpanelens form förstärker känslan av bredd. Sidospeglar på dörrsidan och smala A-stolpar ger bra sikt. Mittarmstödet är inte justerbart.



SEAT

Smala A-stolpar, men sidespeglarna är i minsta laget. Undantaget friskluftsutblåsen är instrumentpanelen under dekorlisten identisk med Tiguan.



SKODA

Välbekant, välordnat. Bakom dekorpanelen i "kolfiber-look" finns ett rymligt handskfack. Rejåla sidespeglar och raka karosslinjer ger fin överblick.



Den tredje raden är mer ombonad än konkurrenternas med bland annat separat klimatanläggning, mugghållare och läslampa. Stropparna till sätesfällningen hålls på plats med kardborreband. Smidigt men hur väl lösningen fungerar när tidens tand har jobbat med materialen återstår att se.



Den tredje radens stroppar för att fälla upp de bakre stolarna är lite kortare och med det minskar risken för att de ska ställa till bekymmer vid lastning av bagageutrymmet. Den upphöjda bagagerumsdelen kan vändas och blir då ett "tråg" som ger lite mer lastvolym.



Likt i Hyundai saknas inre lasttröskel. Vänder man lastrumsgolvet blir det en plastklädd yta för höstleriga stövlar och annat. Ej synligt i bild är att knappen till utfällning av dragkrok sitter på höger sida i Skoda, till vänster i Seat.

lingspaket som steglöst reglerar kraften till bakhjulen. Systemen reagerar snabbt och klarar våra lågfriktionsrullar på det sett man kan förvänta sig av den här typen av bil. Mer avancerad fyrhjulsdrift än så här torde den vanliga användaren inte ha behov av.

Sedan antisladdsystemens intåg har suvarna (med ett undantag) hållit däckens i backen genom vår konbana. I 65 km/tim går Kodiaq som tåget. Antisladdsystemet bromsar resolut men tillåter bakvagnen att glida ut något för att hjälpa föraren att komma tillbaka på rätt sida vägen. Vid drygt 70 km/tim tar fysikens lagar ut sin rätt och bilen understyr ut ur banan.

Seat uppvisar samma trygga beteende men lägre däckprofil och elektroniska stötdämpare gör manövern mindre dramatisk samtidigt som hastigheten blir någon km/tim högre.

"Det är inte många bilar som går så här bra" konstaterar kondomptör Calle Carlqvist. Även Hyundai klarar något över 70 km/tim men kräver mer av föraren för att nå dit.

SANTA FE Premium är välutrustad. Bland annat ingår eluppvärmat baksäte, kylda framsäten, vindrutedisplay och navigator. Tillvalen begränsas i princip till panoramatak och metalliclack.

Tarraco Xcellence har vetig basutrustning med bland annat tre-zons klimatanläggning, nyckellöst insteg och backkamera. Ett obligatoriskt tillval är det prisvärda förarsistanspaketet. 2 300 kronor ger körningsassistent, varning för korsande trafik vid backning och skyltavläsning.

Kodiaq Sportline kommer med den utrustning man kan förvänta sig 2019, men de flesta lär komplettera med ett Busi-

»För att sortera fram vinnaren får ekonomikalkylen en avgörande roll.«

nesspaket för 8 900 kronor då det ger motorvärmare, ljudliga stereo och tre-zons klimatanläggning. Den förstärkta satsen även på filhållningssystem och dödvinkelvarnare för sammanlagt 7 900 kronor.

SETT TILL egenskaper är det tre mycket kompletta och likvärdiga bilar. För att sortera fram vinnaren får ekonomikalkylen en avgörande roll.

Värdefall är ekonomikalkylens tyngsta post. Hyundai har det procentuellt sett högsta värdetappet, kryddat med trios högsta skatt och servicekostnader och Santa Fe kostar

nära tio kronor mer per mil än Tarraco. Om två års extra nybilsgaranti samt känslan av bekväm lyx motiverar den högre milkostnaden är upp till var och en att avgöra men i testet blir det en tredjeplats.

Tarraco är i princip samma bil som Skoda Kodiaq men inte lika genomtänkt på detaljnivå. Att Seat är VW-koncernens budgetmärke speglas i andrahandsvärdet. Trots att dieselmotorn i den här biltypen generellt värderas högre än bensin tappar Tarraco några procent mer än Skoda. Det ger Tarraco silverplatsen och ytterligare en testseger till Kodiaq. 🏆



Särtryck ur Vi Bilägare nr 13 2019

MEDIEFUNKTIONER

	Hyundai	Seat	Skoda
Systemets namn	I-AVN	Navigation plus	Columbus
Pris	standard	11 200 kr	14 900 kr
Svenskspråkig	ja	ja	ja
Typ av skärm	pek	pek	pek
Skärmstorlek, tum	8	8	9,2
Max ant. bluetooth-enheter i systemet	8	20	20
Max antal aktiva samtidigt	1	2	2
Röststyrning	nej	ja	ja
Rattmanövrering	ja	ja	ja
Plats för minneskort	nej	ja/2	ja/2
Telefonspeglning	ja	ja	ja
Inbyggd WiFi-uppkoppling	nej	ja	ja
SMS	ja	ja	ja
Bluetooth/USB/AUX	ja/ja 4/ja	ja/ja 2/ja	ja/ja 3/ja
Navigator	ja	ja	ja

KOMMENTAR: Seat och Skoda har SD-kortläsare och kompletterar med hårddiskar på cirka 11 GB, systemet tillåter upp till 3000 musikfiler. Hyundai nöjer sig med Bluetooth-koppling och möjligheten att koppla in externa USB-minnen. Hyundai har dubbla USB-uttag på andra raden. Vid telefonspeglning får Hyundai röststyrning via exempelvis Siri och Google Assistant.

»Testbilarna kommer i välklädda utföranden.«

UTRUSTNING

	Hyundai	Seat	Skoda
Aktiv farthållare	ja	ja	ja
Autobroms	ja	ja	ja
Automatlåda	ja	ja	ja
Automatisk p-hjäl	ja	ja	ja
Backningskamera	ja	ja	3 500 kr
Backstartshjäl	ja	ja	ja
Eljusterbart förarsäte	ja	3 100 kr	ja
Fabriksmonterat drag	eftermonteras	7 100 kr	8 500 kr
Fabriksmonterat larm	ja	2 100 kr	2 500 kr
Farthållare	nej	nej	nej
Färddator	ja	ja	ja
Klimatanläggning	ja (2 zoner)	ja (3 zoner)	ja (2 zoner)
Kollisionsvarnare	ja	ja	ja
Läderklädsel	ja	6 100 kr	ja
Lättmetallfälgar	ja	ja	ja
Metallclack	6 900 kr	7 000 kr	7 100 kr
Panoramaglastak	12 900 kr	10 100 kr	11 900 kr
P-sensorer fr/b	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Rattvärme	ja	nej	ja
Reservhjul, typ	rep.sats.	rep.std/ nöd 1100 kr	rep.std/ nöd 1900 kr
Strålkastarspolare	nej	nej	ja
Ställbara stötdämpare	nej	7 100 kr	8 900 kr
Stopp/startsystem	ja	ja	ja
Taklucka	nej	nej	nej
Xenonljus	ja (LED)	ja (LED)	ja (LED)

KOMMENTAR: Testbilarna kommer i välklädda utföranden. Hyundai finns i ett enklare utförande "Trend". Seat erbjuder en lägre utrustningsnivå "Style". Utöver en rad kosmetiska detaljer får man försaka nyckellöst insteg, klimatanläggning och möjligheten att göra tillval som elektroniskt kontrollerade stötdämpare (DCC) och elektriskt justerbar förarstol. Skoda erbjuder ingen inroparversion med bensinmotor. Utförandet "Scout" ger delvis annan utrustning, bland annat ersätts de läder/alcantara-klädda sportstolarna av något mindre kramiga komfortstolar men med samma typ av klädsel.



HYUNDAI

Pekskärm kompletterad med fysiska knappar ger enkelt handhavande. En uppkopplad version är på gång tills vidare får man använda Car Play alternativt Android Auto.



SEAT

Menyer och undermenyer kan gömma sig som flikar i respektive hörn av skärmen. Fysiska rattar används vid vissa menyval och funktioner så som radiofrekvens.



SKODA

Knivskarp skärm med tydlig grafik, men testlaget föredrar Seats något mindre skärm med fysiska vred för volym och scrollfunktioner. Uppkopplade tjänster finns.

EKONOMI

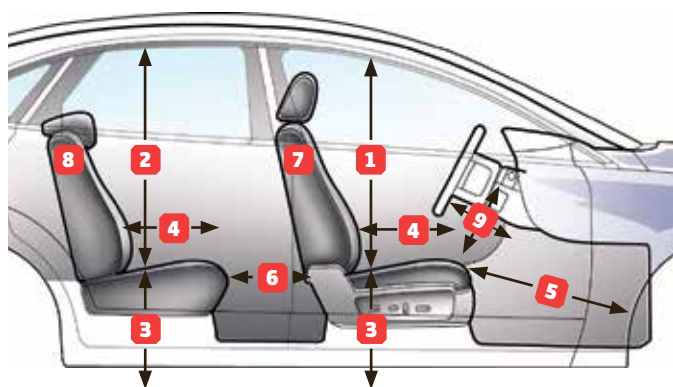
	Hyundai	Seat	Skoda
Grundpris testad version, kr	464 800	385 300	366 700
Testbilens pris, kr	484 600	468 600	417 600
Förmånsvärde, kr/år	77 046	56 533	52 108
Värdeminskning, kr/% (1)	227 800/49	173 400/45	150 400/41
Bränslekostnad, dekl./test, kr/år	23 770/21 490	24 420/22 470	28 260/24 230
Ärskatt, kr/efter tre år	9 205/4 029	7 036/3 389	6 404/1 482
Försäkring, kr/år (2)	4 550	5 350	5 100
Servicekostnad, kr (3)	12 852	10 700	8 900
Serviceintervall, mil/år	3 000/1	3 000/2	3 000/2
Garantier, år (4)	5/5/12/5	3/3/12/2*	2/3/12/2*
Milökostnad, kr (5)	60,54/59,40	50,75/49,78	48,1/46,08

KOMMENTAR: (1) Beräknad på grundpris enl. Autovista Inter-Global AB. (2) Vid 2000 mil/år i tre år i stad typ Västerås. (3) T o m 6000 mil. (4) Nybil/vagnskada/rost/väggassistans. (5) Vid 2000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdeminskning, bränslekostnad enl. EU-norm/testförbrukning, skatt, service, försäkring samt 10 000 kr för löpande underhåll. *Seat och Skoda förlänger väggassistansen vid service på märkesverkstad.

RESERVDELAR

	Hyundai	Seat	Skoda
Strålkastare, kr	13 134	9 295	8 828
Bakljus, kr	5 518	3 710	4 680
Bromsbelägg fram, kr	1 403	1 870	1 923
Bromsskivor fram, kr	3 134	3 720	3 620
Fälg, kr	3 151	5 354	4 416
Avgassystem utan kat., kr	16 958	7 708	8 530
Katalysator, kr	9 022	12 573	13 305
Arb.kostnad avgassystem, kr	3 125	1 890	1 200
Kamrembyte, kr	kedja	9 880	kedja
Bytesintervall, mil/år	kedja	insp. 24 000 mil	kedja
Totalt, kr	55 445	56 000	46 502

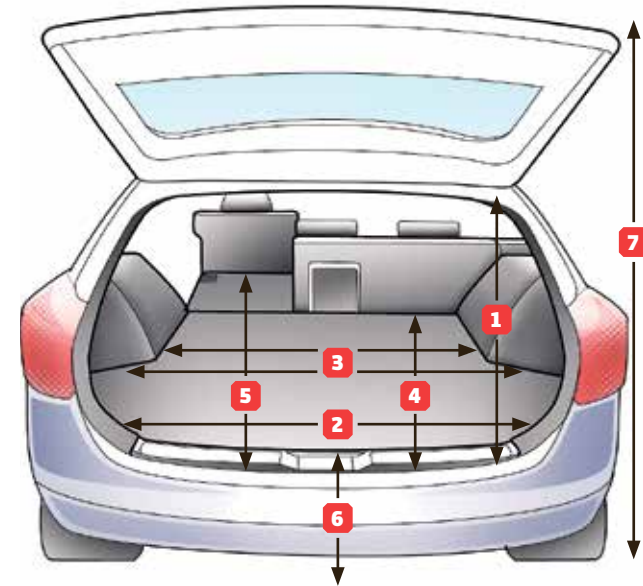
KUPÉMÅTT



Mått, cm	Hyundai	Seat	Skoda
1. Takhöjd fram	90–96	91–98	94–102
2. Takhöjd bak 2:a/3:e	91/90	92/79	94/86
3. Sitthöjd fram/bak/3:e	62–68/68/73	58–65/66/71	60–68/65/71
4. Sittdynans längd f/b/3:e	50–53/51/39	52/49/35	51/49/35
5. Benutrymme fram	57–35	63–39	61–41
6. Benutrymme bak 2:a rad	5/18–41	0/17–42	0/14–40
6. Benutrymme bak 3:e rad	32–20	37–19	42–10
7. Kupébredd fram	149	144	148
8. Kupébredd bak 2:a/3:e rad	144/134	140/120	145/122
9. Skjutman ratt (ratt-gasp.) l/h	(66–71) 5/5	(67–72) 5/5	(67–72) 5/5

KOMMENTAR: Skodas sportstol tar någon centimeter av baksätesspassagerarna, men utrymme finns i överflöd. Glastaket i Seat stjäls höjd.

LASTMÅTT



Mått, cm	Hyundai	Seat	Skoda
1. Höjd i lastöppning	86	86	72
2. Bredd i lastöppning	114	115	113
3. Bredd mellan/bakom hjulhus	105/136	100/140	100/138
4a. Lastgolv uppfällt baksäte 2:a rad	105–121	107–124	106–127
4b. Lastgolv uppfällt 3:e rad	40	43	45
5. Lastgolv nedfällt baksäte	173/198	190	190
6. Höjd till lasttröskel	77	78	76
7. Höjd under baklucka	192	192	192
Antal läskbackar uppf/nedf baksäte	3/22/49	5/17/45	6/21/46
Bagagevolym VDA, liter	i.u./547	230/700	270/560–765
Bagagevolym max VDA, liter	1625	i.u.	2005

KOMMENTAR: Tre sätesrader och skjutbara baksäten ger många mått. Hyundai är något rymligare, men är läskbacklastaren desperat rymmer Seat och Skoda ytterligare två backar vardera men då på golvet i baksätet.



HYUNDAI varnar. Glöms ett barn i baksätet går bilarbetet.



Individuellt elektriskt barnlås (dörr/ruta) är tillval till **SKODA**.

BARN I BIL

	Hyundai	Seat	Skoda
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol 2:a/3:e rad	ja/nej	ja/nej	ja/nej
Barnstolsögglar fr/b	nej/nej	nej/nej	nej/nej
Bältespåminnare samtliga platser	ja	ja	ja
Bältessträckare 2:a rad	ja	ja	ja
Bälteskraftbegränsare bak	ja	ja	ja
Elektriska barnsäkerhetslås	ja	nej	1700
Får liggvagn plats längd/bredd?	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Heltäckande sidokrockgardin 2/3	ja/nej	ja/nej	ja/nej
Integrerade bälteskuddar bak	nej	nej	nej
Isofixfästen fr/b	ja/ja	ja/ja	500/ja
Sidokrockkuddar bak 2/3:e rad	nej/nej	nej/nej	ja/nej
Urkopplingsbar krockkudde	ja/nyckel	ja/nyckel	ja/nyckel
ViB:s barnbetyg	★★★★	★★★★	★★★★

KOMMENTAR: Seat och Skoda har lika höga nackstöd på samtliga baksätessplatser, Hyundai har ett lägre nackstöd på mittenplatsen rad två. Om Hyundai-föraren lämnar fordonet med barn i baksätet varnas föraren initialt via färdatorns display. Läses bilen och rörelser registreras i bilen går larmet. Om dödvinkelvarnarna registrerar ett ankommande fordon fördröjs öppningen av dörrarna tills dess att fordonet har passerat. Kloka funktioner.

KROCKTEST

	Hyundai	Seat	Skoda
Vuxenskydd	94 %	97 %	92 %
Barnsäkerhet	88 %	84 %	77 %
Fotgängarskydd	67 %	79 %	71 %
Förarstödsystem	76 %	79 %	54 %
Pisksnärtskydd fram/bak	bra/dåligt	bra/tveksamt	bra/bra
Automatisk nödbroms (AEB)	ja	ja	ja
Betyg AEB city/landsväg	godkänt/bra	bra/bra	bra/bra
Totalbetyg Euro NCAP	★★★★★	★★★★★	★★★★★

KOMMENTAR: Tiden står inte still. Skoda krocktestades 2017, Seat 2019. Bilarna delar grundkonstruktion men mindre karossjusteringar, utformning av kupén och olika grundutrustning påverkar Euro NCAP:s betyg. Seat har ett sämre pisksnärtskydd för baksätesspassagerarna jämfört med Skoda. Baksätesspassagerarna i Hyundai har dåligt skydd mot pisksnärtskador. Till skillnad från Seat och Skoda får föraren av Hyundai klara sig utan knäckkrockkudde.

MÅTT & VIKT

	Hyundai	Seat	Skoda
Längd, cm	477	474	470
Bredd, cm	189	184	188
Höjd, cm	171	166	168
Axelavstånd, cm	276	279	279
Spårvidd fr/b, cm	164/164	159/157	159/158
Markfrigång, cm	18	20	19
Tjänstevikt, kg	2071	1989	1886
Maxlast, kg	523	561	598
Taklast, kg	100	75	75
Släpvikt/B-kort, kg	2000/906	2400/950	2000/1016

>>>

Särtryck ur Vi Bilägare nr 13 2019

TESTVÄRDEN

BRÄNSLEFÖRBRUKNING (l/100 km, WLTP)



MILJÖ

	Hyundai	Seat	Skoda
Bränsletank, l	71	60	60
CO ₂ , g/km (WLTP/NEDC)	191/165	197/147	205/162
NOx labb (mg/km)/i trafik	33,7/128	54,4/168	37/126

KOMMENTAR: Största cylindervolymen, högst effekt och till det en "rå" bil med bara 10 mil på mätaren hindrar inte Hyundai från att slå Seat Tarraco. En extra växel och fyrhjulsdraft som i mycket hög grad prioriterar drivning på två hjul förklarar övertaget på 0,3 l/100 km.

ACCELERATION

	Hyundai	Seat	Skoda
0–100 km/tim	10,0 s – 160 m	10,3 s – 162 m	9,0 s – 146 m
0–400 m	17,0 s – i.u.	17,5 – 135 km/tim	16,5 s – 139 km/tim

SEGDRAGNING 70–110 KM/TIM

	Hyundai	Seat	Skoda
Automat	5,7 s – 145 m	5,7 s – 147 m	5,4 s – 138 m

KOMMENTAR: Seat är en besvikelse. Vid fullgas uppstår det en tvekan på ett par sekunder från det att gaspedalen trycks ned till att bilen sätter iväg på allvar. Hyundai presterar nästan exakt på fabriksiffrorna. Bensinmotorn i Skoda är en piggare karaktär än dieslarna och är genomgående snabbare.

BROMSAR

	Hyundai	Seat	Skoda
100–0 km/tim	35,5/2,6	36,5/2,8	38,9/3,0

KOMMENTAR: Trion har en snittvikt på nära två ton med det i åtanke övertygar bromsarna. Trots upprepade hårda inbromsningar märker vi ingen avmattning, "fading", i bromskapacitet. Tvärtom. Seat presterade den kortaste bromssträcken efter tre på varandra följande inbromsningar. Skoda väger knappt 100 kg mindre än Tarraco. Den längre bromssträcken kan delvis förklaras av att Skoda rullar på däck i annan dimension.

KUPÉBULLER dB(A)

	Hyundai	Seat	Skoda
50 km/tim (fin/grov asfalt)	58/66	58/66	57/63
70 km/tim	60/69	61/69	59/66
90 km/tim	62/72	63/71	62/69
110 km/tim	65/74	67/74	65/72

KOMMENTAR: Seats motor kunde vara bättre isolerad, vidare finns ett uttalat turbulensljud runt A-stolparna. Hyundai har ett mjukare och "rundare" ljud som inte stör lika mycket. Laminatrutor (fram) till trots blir det en hel del vindljud i kupén. Bensinmotorn i Skoda är diskret i tonen, något som blir extra tydligt i lägre hastigheter.

ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)

Hyundai

► Undantaget hjulspindlar och stötdämparinfästning en konstruktion helt av stålplåt. Innerskärmar av plast fram, filt bak. I främre flyglar och A-stolpar finns bullerdämpande isolermaterial som med tiden kommer att binda fukt. Falsningarna av motorhuv och baklucka är vältätade medan dörrarna har dåligt tätade hörn. Tröskellådorna har nedåtvända skarvar utan synlig tätning. Underredet saknar behandling (bild 1) men är delvis inklätt och skyddat mot sprut. Behandlingen av bilens hålrum är bra, till och med hjälpramen (i plåt) har fått ett skyddande vaxlager. Den omfattande behandlingen höjer rostskyddsindexet ett steg till en trea.

ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg:

12 år

●●●●●

Seat

► Kaross av stålplåt. Dörrar, baklucka och huv är ej behandlade inuti. Tätningarna är däremot väl utförda och ger skydd. I bakluckans överkant kunde tätningen varit mer omfattande. Inga stänkskydd, men det finns ingen blästerrisk då dörren skyddas av plastsköldar. Dörrarnas dränering under plastsköld och gummilist är svåra att inspektera och rensa (bild 2). På sikt en potentiell rostfälla. Den nedåtvända tröskelskarven är väl tätad. Innerskärmar är av plast fram och filtplast bak. Bakom innerskärmen sitter ljuddämpande kuddar som binder fukt. Underredet har bra slitkydd. Bra behandling av hålrum och balkar ger en fyra i betyg.

ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg:

12 år

●●●●●

Skoda

► Likt Tarraco en kaross helt av stålplåt. Fram- och bakvagn huvudsakligen av stålplåt men detaljer av aluminium. Avgassystem av plåt. Ingen invändig vaxbehandling av motorhuv eller baklucka men väl i dörrarna. Bra limskarvar skyddar falsningarna. Innerskärmar av filtmaterial bak, av plast fram. Stora delar av underredet är täckt av plastsköldar. Trösklar med nedåtvända skarvar, bra tätning. Bra invändig behandling i balkar under bilen. Bra slitkydd "utanför" plastsköldarna undertill, men inget under dessa. Fuktsamlade isoleringskuddar bakom innerskärmar vid vindrutestolparna, testbilens kuddar dröp av vatten.

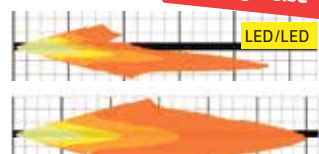
ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg:

12 år

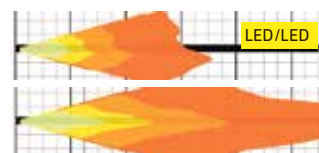
●●●●●

LJUSTEST

Fler ljustester på viblagare.se

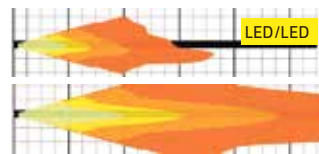
	Hyundai	Halvljus	Helljus
Längd, m	103	171	
Bredd, m	26	15	
Betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Spolning: Nej.



	Seat	Halvljus	Helljus
Längd, m	100	193	
Bredd, m	27	21	
Betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Spolning: Nej.



	Skoda	Halvljus	Helljus
Längd, m	102	240	
Bredd, m	27	26	
Betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Spolning: Ja.

KOMMENTAR: Seat Tarraco klarar ljustestet sämre än sina kusiner, framför allt är det helljuset som underpresterar. Som så många bilar med rötterna i Asien har Hyundai ett bra halvljus medan helljuset lämnar övrigt att önska. Kort och smal ljuskägla. Kurvljusfunktionen i Santa Fe är orolig. Ljuskäglorna blir statiska i högre fart. Samtliga testbilar hade automatiskt helljus.

MEDELVÄRDE

	Halvljus	Helljus
Längd, m	99	186
Bredd, m	25	18

MODELLFAKTA



HYUNDAI SANTA FE 2,2 CRDi PREMIUM

TILLVERKNINGSLAND: Sydkorea.

MOTOR: Tvåställd 4-cylindrig rak turbodiesel. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Direktinsprutning. Kompression 16,0. Borring/slag 85,4/96 volym 2199 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 200 hk (147 kW) vid 3800 v/min. Max vridmoment 440 Nm vid 1750–2750 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Fyrhjulsdraft, 8-växlad automatladda. Varvtal vid 110 km/tim 1800 v/min.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben, bak multilänkaxel.

HJUL: Fälgbredd 7,5 tum, däck 235/55 R19.

STYRNING: Kuggstång med el-servo. Vändcirkel 10,9 m. Rattvarv 2,6.

BROMSAR: Ventilerade skivor. Elektrisk handbroms.

PRESTANDA: Toppfart 205 km/tim. Acceleration 0–100 på 9,3 s (fabrikssuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: 2,4 GDi (188 hk) från 349 900 kr. 2,0 CRDi (150 hk) från 349 900 kr. 2,0 CRDi (185 hk) från 404 900 kr.

»Kurvljusfunktionen i Santa Fe är orolig.«





SEAT TARRACO XCELLENCE 2,0 TDI 190 DSG

TILLVERKNINGSLAND: Tyskland.

MOTOR: Tvåställd 4-cylindrig rak turbodiesel. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Direktinsprutning. Kompression 15,5. Borring/slag 81/95,5, volym 1968 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 190 hk (140 kW) vid 3500–4000 v/min. Max vridmoment 400 Nm vid 1750–3250 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Fyrhjulsdraft, 7-växlad automatladda av dubbelkopplingstyp. Varvtal vid 110 km/tim 1800 v/min.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben, bak multilänkaxel.

HJUL: Fälgbredd 7 tum, däck 235/45 R20.

STYRNING: Kuggstång med elservo. Vändcirkel 11,9 m. Rattvarv 2,1.

BROMSAR: Skivor, ventilerade fram. Elektrisk handbroms.

PRESTANDA: Toppfart 210 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 8,0 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: 1,5 TSI (150 hk, bensin) från 264 900 kr, 2,0 TDI (150 hk, diesel) 324 900 kr.



SKODA KODIAQ SPORTLINE 2,0 TSI 190 DSG

TILLVERKNINGSLAND: Tjeckien.

MOTOR: Tvåställd 4-cylindrig rak bensinturbo. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Direktinsprutning. Kompression 11,65. Borring/slag 82,5/92,8, volym 1984 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 190 hk (140 kW) vid 4200–6000 v/min. Max vridmoment 320 Nm 1500–4100 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Fyrhjulsdraft, 7-växlad automatladda av dubbelkopplingstyp. Varvtal vid 110 km/tim 1800 v/min.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben, bak multilänkaxel.

HJUL: Fälgbredd 7 tum, däck 235/50 R19.

STYRNING: Kuggstång med elservo. Vändcirkel 12,2 m. Rattvarv 2,9.

BROMSAR: Skivor, ventilerade fram. Elektrisk handbroms.

PRESTANDA: Toppfart 210 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 7,7 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: 2,0 TDI (150 hk, diesel) 318 300 kr, 2,0 TDI (190 hk, diesel) 357 300 kr.



1. Seat och Skoda redovisar effektuttag, oljetemperatur och laddtryck. Kan ändras till att visa G-krafter och kylvätsketemperatur. 2. Baksätespassageraren på höger sida i Hyundai kan bestämma över framförvarande stols position. 3. Seats enda bagagerumslampa lär snabbt skymmas av last.

VI TYCKER

**Vi Bilägare
TESTVINNARE**



Balanserad vinnare

1 SKODA, Skoda, ständigt detta Skoda! Vinnare i Golfklassen, vinnare i småbilsklassen, vinnare av mindre suvar, vinnare bland större familjekombi och ännu en gång segrare i klassen justitsiga suvar. Tjattigt är bara förnamnet, men så är Kodiaq svårslaget välvägd. Innerutrymmena är fantastiska. På några sekunder växlar bilen från superrymlig kombi för fem till rimligt rymlig minibuss för sju eller skåpbil för två. Allt i ett format som inte är bylsigare än den genomsnittliga familjekombin. Bensinmotor passar inte alla men den ger extra dimension åt körningen utan att förbrukningen behöver skena iväg. Lägg till detta att Skoda med marginal är det mest ekonomiska valet och segern är – hur tjattigt det än är – given.



2 SEAT Tarraco får finna sig i en andraplats. Precis som kusin Kodiaq är det allroundkunnig bil med få svaga sidor. Körglädjen är väl i nivå med den tjeckiska kusinen men ljudkomfort, känslan för detaljer och en högre milkostnad ligger tyskspanjoren i fatet.



3 HYUNDAI Santa Fe skämmer bort föraren med ett lyxigt anslag med väldämpad motor och hög komfort. Planerar man att regelbundet använda den tredje sätesraden är bilen en vinnare. Men den höga milkostnaden sätter krokben för Santa Fe.

KOMMENTAR:

Grusvägsåka i tempo tål de alla tre – och fyrhjulsdrevningen får godkänt hos samtliga. Hyundai Santa Fe är lyxig och bekväm, komfortkungen i detta sällskap. Körmissigt är den lite av en besvikelse jämfört med VW-gruppens bilar. Seat Tarraco är bra på mycket, men när inte riktigt ända fram. Skoda Kodiaq är min favorit av testbilarna, även om jag istället hade valt "Scout"-utförandet. Bra komfort, fina köregenskaper och personlig stil.



Christian Ellmark,
testförelse.

KOMMENTAR: Det är lätt att tycka om Kodiaq. Genomreko med en "alltid redo"-attityd som skulle väcka även de mest äppelkäckas av scouters avund. Klyver man inte härstrån är Seat Tarraco mer eller mindre lika duglig och till och något spänstigare på vägen än kusin Kodiaq. Men det hjälper inte. Mängder av utrustning, fin komfort och en överraskande blygsam bränslenota gör att jag faller för den lätt amerikanska charmen i Hyundai Santa Fe. Jag är själv förvånad.



Anders Helgesson,
testförelse.



FÖLJ DIN INRE GPS.

Vad får en 23-åring att lämna sin trygga vardag i Sundsvall för att cykla jorden runt? Om du frågar Fredrika Ek handlar det främst om en gränslös nyfikenhet på världen och andra människor. Och en vilja att upptäcka allt. Nya KODIAQ är en banbrytande sjusitsig SUV med avancerad fyrhjulsdrift och generös utrustning även i standardutförande. En bil som kan ta dig precis dit du vill, vart din inre kompass än pekar.

Läs mer om KODIAQ och Fredrika Eks resa på skoda.se

ŠKODA KODIAQ Adventure Edition TDI 190 DSG 4x4

Bränsleförbrukning blandad körning från 7,2/100 km, CO₂-utsläpp 188 g/km (NEDC 152 g/km).
Extrautrustning kan påverka förbrukning och CO₂ WLTP. Bilen på bilden kan vara extrautrustad.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



EN EGEN VÄG

FÖLJ DIN INRE GPS.

Nya Kodiaq är en banbrytande sju-sitsig SUV med avancerad fyrhjulsdraft och generös utrustning även i standardutförande. En bil som kan ta dig precis dit du vill, vart din inre kompass än pekar. Välkommen in och provkör.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA KODIAQ Adventure Edition

- Canton Soundsystem ➤ Elbaklucka ➤ Backkamera ➤ Takräcke aluminium ➤ Läderklädsel
- Bränslevärmare med appstyrning ➤ 3-zons Climatronic ➤ Dragkrok ➤ Mörktonade rutor



Bränsleförbrukning blandad körning 6,7–9,0 l/100 km, CO₂-utsläpp 177–203 g/km (NEDC 145–158 g/km)*
Miljöklass EU6. *Extrautrustning kan påverka förbrukning och CO₂ WLTP. Bilen på bilden kan vara extrautrustad.

skoda.se